

CAMERA DEI DEPUTATI

Discussione del progetto di legge
per costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno

DISCORSI

pronunziati dal deputato

QUINTINO SELLA

nello seduta dei 21 e 23 giugno 1879

LINEA SOTTO-ALPINA

ROMA

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1879



PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato Anselmi

OA. - b

186

CAMERA DEI DEPUTATI

Discussione del progetto di legge
per costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno

DISCORSI

pronunziati dal deputato

QUINTINO SELLA

nelle sedute dei 21 e 23 giugno 1879

LINEA SOTTO-ALPINA

ROMA

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1879



Tornata del 21 giugno 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Trompeo ha facoltà di parlare.

TROMPEO. Cedo il mio diritto di parlare all'onorevole Sella, firmatario egli pure di questo emendamento.

« I sottoscritti propongono che nella tabella C (cioè in 3ª categoria) sia introdotta la linea *sottoalpina* Torino-Ivrea-Biella-Gattinara alla linea Novara-Pino con diramazione da Gattinara a Santhià. »

Trompeo, Arnulfi, Delvecchio, Compans, Ceresa, Colombini, Di Sambuy, Spantigati, Chiaves, Mongini, Sella, Favale, Nervo, Serazzi, Morini, Gentinetta, Villa, Della Marmora, Borghi.

PRESIDENTE. Un momento, onorevole Sella. È stato presentato un altro emendamento dagli onorevoli Villa e Spantigati, che propongono che la linea

Santhià-Sesto Calende sia collocata nella tabella *C*; e siccome ve ne era già un altro degli onorevoli Saluzzo, Mancardi ed altri, col quale essi propongono che sia inscritta nella tabella *C* la linea Morretta-Saluzzo-Busca-Cuneo, così svolgeremo tutte queste questioni complessivamente.

L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

SELLA. Io veramente avrei desiderato che avesse preso a parlare sopra questa questione una voce che fosse da supporsi più gradita alla maggioranza della Camera... (*Oh! oh!*)

Voci a sinistra. È graditissima.

SELLA... ma i firmatari della proposta vollero insistere perchè parlassi io; quindi io lascio a loro carico la responsabilità del successo finale. (*ilarità*) Ma sarò breve, o signori. Sarò breve, perchè l'altro giorno il nostro egregio Mariotti diceva che i nostri discorsi costano 200 lire all'ora; ma io voglio fare una rettificazione, ed è che valutando anche poco il tempo di un deputato, cioè un dieci lire all'ora, dovrei aggiungere che i nostri discorsi costano almeno altre 2000 lire all'ora per il tempo che portano via ai colleghi. E se poi considero a che punto debba essere giunta l'impazienza della Camera, credo che davvero sia nell'interesse dell'oratore l'esser brevissimo.

Brevissimo debbo essere ancora, signori, appunto perchè si legge nei libri che *Cicero, pro domo sua*, diventava eloquente. Ora nella mia lunga carriera parlamentare è la prima volta che mi tocca questo, che mi pare strano ufficio, di parlare per la causa dei miei elettori. Non mi sento per ciò animato, o signori. Era orgoglioso di essermi fin qui trovato

nella felice condizione di donare e non di chiedere; ma oggi io sono, dallo strano andamento di questa legge, posto nella necessità di chiedere, anzi di supplicare giustizia dalla Camera.

Ferrovie sotto-alpine. Con ragione asseriva l'onorevole nostro presidente che vi si connettono l'emendamento degli onorevoli Saluzzo, Mancardi ed altri per la linea Saluzzo-Cuneo, e la congiunzione diretta a Torino, che è già compresa nell'emendamento firmato dall'onorevole Trompeo e da me, ed a cui si provvede colla diramazione da Gattinara a Santhià; poichè io m'immagino che gli onorevoli Spantigati e Villa, che hanno anche firmato il nostro emendamento, non hanno inteso di fare una proposta che vi si contrapponga, ma, in caso d'insuccesso del complesso della proposta, abbiano voluto riservarsi di tentare il voto sopra una parte della proposta stessa.

Che cosa è questa ferrovia sotto-alpina, o signori? Lo spiego in due parole. Le vallate alpine sono per la massima parte oggi congiunte per mezzo di ferrovie alla grande linea centrale che lambè il Po, o almeno sta molto basso nella valle. Queste vallate alpine, per la maggior parte sono oggi servite per ciò che riguarda le comunicazioni colle grandi città, che sono al centro della gran valle del Po, con Torino, con Milano e via scorrendo; ma manca affatto al movimento una linea ferroviaria, la quale congiunga le importanti città che stanno allo sbocco di queste valli nella pianura del Po.

Indi è pensiero antico, è desiderio antico che vi sia una seconda linea, la quale congiunga queste importanti città, secondarie certo rispetto alle

grandi capitali Torino, Milano, Venezia, ma pure importanti; che le congiunga cioè in guisa da promuovere gli scambi che sono necessari ai loro commerci ed alle loro industrie.

Potrei parlare anch'io di strategia, ma non se ne vuol sentir discorrere, diceva testè un valoroso ammiraglio (1); e se la Camera non ne volle sentir discorrere da lui, figuratevi come volentieri ne sentirebbe parlare da me!

Ma io osservo solo che tutte le volte che vi furono serie guerre nella valle del Po, e vi furono delle circostanze un poco difficili, senza saper parlare tanto di strategia, abbiamo tutti veduto coi nostri occhi come quelle linee siano indispensabili per gli eserciti.

Signori, la situazione delle cose è questa; voi avete una serie di città importanti. Non nascondo la mia Biella, Ivrea e tante altre. Sapete in quali condizioni ci troviamo noi di quelle parti, quando vogliamo comunicare colle vallate contigue? Dobbiamo percorrere verso il sud 30, 40 chilometri per andare a raggiungere la linea maestra; poi percorrere sopra questa linea maestra la distanza che sopra la carta geografica ci divide dalle città contigue, e poi rifare verso il nord altri 30 o 40 chilometri per arrivare alla città, a cui si vuole avere accesso. Quindi voi intendete molto bene quale importanza abbia una comunicazione diretta che congiunga queste città.

L'onorevole relatore (di cui vorrei fare gli elogi, perchè sento di lui molto altamente, ma che potrebbe credere che io gli voglia fare in questo momento la corte, quando dicessi un decimo di

(1) Il deputato Di Saint-Bon.

quello che penso) l'onorevole relatore ha detto che la Commissione ha un criterio per distinguere queste varie linee di cui si parla; cioè se abbiano carattere puramente locale, o se abbiano carattere nazionale. Per quello che io abbia udito, la Commissione non ha fatte delle dichiarazioni così esplicite come ha fatte il Governo. La Commissione ha dichiarati i criteri secondo cui deve, a suo giudizio, essere informata la risoluzione, per cui una strada può passare in questa o quest'altra categoria; ed ha detto: quando una linea ha un carattere strettamente locale, e non un carattere nazionale, deve passare in quarta, ma vuole essere in terza se ha carattere nazionale. Ora, la ferrovia sotto-alpina ha evidentemente un carattere locale, come tutte quante le ferrovie, perchè giova al commercio, al transito tra una località e le altre, ma ha anche carattere eminentemente nazionale. Ne volete una prova estrinseca? Chi iniziò il progetto? Chi iniziò gli studi di questa linea? Fu il municipio di Torino. È una linea, alla quale s'interessa grandemente la provincia di Torino, e alla quale s'interessa la provincia di Novara, a cui io appartengo. Questa linea ha in mira il commercio di tutti questi luoghi, di tutte queste valli, coi passaggi del Gottardo e del Sempione, che saranno presto aperti.

Si è fatta molta statistica, o signori. Ho io bisogno di farne per dimostrarvi l'importanza di queste vallate? Havvi qualcuno che non abbia udito parlare delle industrie delle vallate di Biella, d'Ivrea, della Valsesia, della vallata di Pinerolo, della vallata di Aosta? Io credo che ogni italiano, il quale si sia anche pochissimo occupato di cose economi-

che, sa che vi è là un movimento economico, un movimento industriale ragguardevole.

Avete però le linee che vi congiungono colle grandi arterie, ci si obietterà. Sì ma siamo rimasti immobili; queste linee hanno 25 anni.

Sapete che cosa è fortunatamente accaduto? È avvenuto uno svolgimento d'industrie, il movimento commerciale ed industriale si è ampliato, quindi le nuove linee di congiungimento son necessarie, e non possono ritenersi nella quarta categoria.

Se non avessimo accresciuta la nostra operosità, saremmo morti, ma oggi per l'accresciuta nostra attività vi ha un reale bisogno, e quindi un vivissimo desiderio che sieno aggiunte altre comunicazioni. Si ravvisa nella linea sotto-alpina tutto il carattere nazionale che è dalla Commissione richiesto per il passaggio in terza categoria, ed io credo che i membri della Commissione che hanno a fondo studiato la questione, dovrebbero essere molto imbarazzati a negare l'importanza certo non ordinaria della linea, della quale parlo. Quanto a Torino la questione assume una importanza grandissima. Si tratta di abbreviare di molto la lunghezza delle sue comunicazioni col Gottardo e col Sempione, e quindi si ha anche in questo un argomento per passare la linea in terza categoria. Laonde se la questione fosse vergine, nessuno contesterebbe l'importanza di questa linea; ma qui sorge l'obiezione del Ministero.

Il Ministero dice: non ho più fondi. Ho già tre linee impegnate nominativamente per la quarta categoria, e non mi restano disponibili che 25 milioni per tutte le altre ferrovie, che figurano nella

4^a categoria. Che cosa posso io fare? Certo, il margine che rimane è assai esiguo; ma, onorevole presidente del Consiglio, onorevole ministro dei lavori pubblici, volete voi che noi torniamo fra le nostre popolazioni e diciamo loro: sapete che cosa è avvenuto in fatto di ferrovie? Se ne sono esaminate dall'*A* fino alla *M*, ma poi visto che il fondo andava a mancare dalla *N* alla *Z*, ci fu risposto: per voi non c'è più nulla; andatevene con Dio. (*Rumori*)

Ma la giustizia, o signori! Come volete voi giudicare delle linee, delle quali ancora non vi siete occupati? La voce di questi interessi non è ancora pervenuta alle vostre orecchie; e volete sentenziare senza udire più nulla? Sarebbe cosa così mostruosa che non credo un'affermazione assoluta quella che abbiamo udito dalla bocca dell'onorevole ministro; io non la considero se non come l'esposizione delle difficoltà, nelle quali ci troviamo, difficoltà che s'incontrano sempre quando da una parte si tratta di soddisfare legittimi bisogni e dall'altra di dover ricorrere all'erario che non è mai in liete condizioni.

Io non credo quindi che vi sia alcuno che voglia considerare come un'obiezione assoluta quella del Ministero, poichè ciò sarebbe la negazione *a priori* della giustizia senza nemmeno udire le parti. Sarebbe tale iniquità che non credo possa venire in mente di alcuno e tanto meno di chi siede a quel banco. (*Accennando al banco del Ministero*)

Ma si dice: quando si tratterà di quel tale articolo, che si riferisce alla quarta categoria, vedremo come si può rimediare.

Io voglio ritenere che quando sarete a parlare della 4^a categoria, se non ammettete il passaggio

della linea *sotto-alpina*, Torino-Ivrea-Biella-Gattinara alla linea Novara-Pino e con diramazione a Santhià, in terza categoria, come io confido, voglio ritenere, dico, che quando sarete a parlare della quarta categoria dovrete mettere questa fra le prime.

La questione sta dunque nella differenza della spesa che risulta nel passare questa linea in terza categoria o in quarta. La differenza è solo di 5 milioni per il complesso di questa linea. Indi voi vedete che la questione non è molto notevole, chè non si tratta qui nè di crescere di molti anni la durata del tempo, a cui la legge estenderebbe il suo impero, nè di crescere di molto lo stanziamento annuo.

In sostanza ciò che si domanderebbe, quando si voglia portare la questione sotto il punto di vista dell'allungamento del tempo, per non cadere col l'aumento della spesa annua in quegli inconvenienti, a cui da ultimo alludeva l'onorevole presidente del Consiglio; a che si ridurrebbe, dico, la domanda nostra? Si riduce all'allungamento d'un mese: poichè, trattandosi di 60 milioni all'anno, per dare 5 milioni di più basterebbe che si allungasse il limite di un mese. Vedete che non vi è qui un ostacolo assoluto, un ostacolo serio. (*Rumori*)

Signori, mi tocca, diceva sin da principio, a compiere un ufficio, a cui non sono avvezzo, cioè di supplicare; cercherò dunque d'intenerirvi. (*ilarità*) Non punite la discrezione, o signori; volete sapere ciò che è accaduto per questa linea? Gli studi di questa linea furono iniziati nel 1870 dal municipio e dalla provincia di Torino, e da tutti i comuni in-

teressati, con viva sollecitudine. C'è un disgraziato collega vostro, il quale mise sempre le mani innanzi. Egli disse sempre: tranquillatevi, a suo tempo, quando lo si potrà, qualche cosa si farà; confidate nella giustizia del Parlamento. E questo tempo si spendeva forse nel non far nulla? Si spendeva nel consacrare alla costruzione di ferrovie più di ciò che si proponeva nella legge attuale. Imperocchè se voi esaminate il quadro delle somme che furono spese in costruzione di ferrovie dal 1871 al 1878, voi troverete 57 milioni, 61 milioni, 75 milioni, 53 milioni, 55 milioni, e via discorrendo. Vero è che ci furono gli acquisti delle linee Firenze-Pistoia, Massa, ecc., per 20 milioni, per 9 milioni; ma ci furono in pari tempo costruzioni per concessioni private, per l'ammontare di 150 milioni. Per cui in media, signori, si spendeva per costruzioni di ferrovie sul piede di 73 milioni all'anno colle finanze nelle condizioni in cui erano.

Ebbene, questo collega vostro, il quale allora avrebbe potuto forse, quando la coscienza glielo avesse permesso, fare qualche atto di preferenza, si occupava, ripeto, di tranquillare quelle aspettative, di predicare la pazienza e la fiducia nella giustizia del Parlamento e del Governo, qualunque esso fosse. Ora, in questi ultimi tempi sapete cosa ci è accaduto? Che abbiamo per la prima volta visto nei quadri della Commissione che di questa linea non si aveva neppure il progetto. Invece il progetto venne fatto nel 1870! Di questo singolare errore non fo nessuna colpa alla diligenza incomparabile della Commissione e specialmente del suo egregio relatore, perchè, in tanta massa di cose che gli stanno

addosso, io mi meraviglio che l'egregio collega Grimaldi abbia conservata tutta la vigoria di cui, a qualunque momento occorra, egli ci dà così serie prove in questo Parlamento. Ma che cosa è accaduto? Appunto perchè questi paesi erano invitati a non tormentare colle loro doglianze, coi loro prieghi nè il Governo nè il Parlamento, è accaduto che si credeva al Ministero dei lavori pubblici che neppure esistesse il progetto, mentre gli studi erano già fatti per incarico e a spese del municipio di Torino fino dal 1870. E ancora di recente che cosa è accaduto? Vi furono riunioni. Si volevano, con l'antica legge, quando cioè la terza categoria e la quarta erano altra cosa da ciò che sono oggi, si volevano presentare petizioni perchè la sottoalpina fosse compresa in terza categoria.

Ebbene, signori, i colleghi vostri si addossarono l'ufficio di dissuadere: no, contentatevi, dicevamo noi, che sia in quarta, perchè in quarta categoria vi sono delle linee, le quali hanno una importanza eguale alla sottoalpina. Ma ora che queste linee, le quali erano allora in quarta categoria sono passate in terza, io dico che si fa cosa iniqua negando parità di trattamento alla ferrovia sottoalpina.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Quali sono?

SELLA. Quali sono! Non seguirò l'onorevole Depretis sopra questa questione, la quale non credo che dovrebbe avere origine dai banchi del Governo. Imperocchè se le nostre discussioni si avviassero per questa strada, io non so se l'opera nostra sarebbe utile al paese.

Ma non punite la discrezione, o signori. Perchè non si fecero clamorose doglianze, perchè non si fe-

cero molte petizioni, non vi siano questi interessi meno raccomandati. Vi è poi un limite a tutte le cose. Volete sapere come siamo trattati, o signori? È bene che si sappia un po': parlo proprio del mio paese, di Biella. Abbiamo una ferrovia di 30 chilometri che ci congiunge colla ferrovia Milano-Torino, e che è fatta a tutte nostre spese.

Lo Stato non ha dato un obolo di sussidio, anzi fa pagare dalla società la spesa dei trasporti postali, di private, militari, ecc.; di modo che i poveri azionisti per parecchio tempo ci rimisero un tanto, poi furono felici di non averci più a rimetter nulla, e poi sono giunti a ricevere il due e mezzo ed il tre per cento. Eppure quei paesi danno un movimento ragguardevole, perchè là non vi è altro congiungimento, e la linea dà un provento brutto di 15 mila lire al chilometro.

Ora volete sapere come siamo trattati? I proventi della linea nel 1874 erano di 428 mila lire, e le spese di esercizio furono prelevate in 204 mila lire. Nel 1875 i proventi erano di 444 mila lire, le spese di esercizio si fecero rimborsare in 206 mila lire.

Viene l'epoca della *riparazione*: ecco come stiamo nel 1876.

Cresce un poco il provento e ammonta a 459; ma poi comincia a diminuire, scende a 451 e poi a 447 mila. E per le spese di esercizio sapete che cosa ci domanda il Governo? Prima erano tra 204 e 216; ora sono salite a 249 e fino a 300 mila lire. Cosicchè mentre nel 1875 per un movimento di 444 mila lire vi era una spesa d'esercizio di 206 mila lire; nel 1878 per 447 mila lire di prodotto

brutto fu chiesta una somma di 300 mila lire per spese d'esercizio.

E voi sapete quanto siano ribassati i prezzi dei carboni, dei ferri e via discorrendo.

Ma, mi direte, questo può riguardare gli azionisti della società. E potrete dire che ciò non vi riguarda; eh! sarei anch'io disposto a concludere lo stesso sino a certi limiti, perchè poi la giustizia va resa a tutti. Se questa maggiore spesa di esercizio volesse dire un maggior servizio, meno male, direbbero le popolazioni, ma ciò non è: chè sapete come noi siamo serviti? Noi siamo serviti in questa maniera: che adesso si sono rimessi gli omnibus fra Biella e Santhià per fare il servizio dei viaggiatori, giacchè vi è un convoglio alle 8 del mattino, e non ve ne è più alcuno fino alla sera; e siccome c'è pur pure un certo movimento, si è dovuto organizzare un servizio di omnibus; questa è la situazione.

Ora, o signori, bisogna badare a questo fatto: da quelle popolazioni le tasse si pagano, e si pagano gravi, non si ebbe mai nulla, non si chiese, con discrezione grandissima, mai nulla. Ora per la prima volta, esse domandano, ed io dico, che hanno ragione di domandare che sia fatto loro giustizia, perchè, a mio avviso, vi sarebbe diniego di giustizia se questa linea sottoalpina, così importante, che riguarda interessi così seri, che riguarda la congiunzione di tanti punti col Sempione e col Gottardo, che riguarda la città di Torino, non avesse il passaggio alla terza categoria, quando se ne sono messe tante altre di importanza non maggiore.

Per conseguenza, o signori, io credo, e spero che voi vorrete per un sentimento di giustizia ammet-

tere la proposta che, coi miei colleghi Trompeo ed altri, abbiamo fatta.

Quanto alla parte finanziaria, ripeto, non intendo certo pregiudicarla, mi interessa sempre della finanza, e non è la sotto-alpina che voglia farmi mutar carattere per la mia vita pubblica, ma credo che dal momento che si è entrati in questa via di considerare la serie delle strade ferrate da costruirsi nel prossimo ventennio, od all'incirca, voi non potete omettere una ferrovia di questa natura, che è da tanto tempo e da interessi così seri richiesta. Del resto se volete seriamente in qualche modo provvedere alla quarta categoria, la differenza è così piccola che non val la pena di farne una questione, giacchè, come diceva testè, la differenza si ridurrebbe a prorogare l'effetto della legge di un mese.

Tornata del 23 giugno 1879

SELLA. Domando di parlare per due dichiarazioni personali. (*Mormorio a sinistra*) Giudicherà la Camera della ragionevolezza delle medesime.

PRESIDENTE. L'onorevole Sella ha facoltà di parlare per un fatto personale.

SELLA. Siccome l'onorevole relatore ha citato il fatto delle petizioni dei comuni interessati a questa linea, colle quali si chiedeva che fosse classificata in 4^a categoria, ed ebbe la bontà di rammentare che la discrezione di questa domanda era dovuta agli sforzi miei e di parecchi miei colleghi, io sono costretto a far riflettere alla Camera che non bisogna trarre da questo fatto una conclusione più grande di quello che lo comporti la realtà delle cose. La realtà è che codesti comuni, appunto in vista del concorso che si doveva dare, volevano fare la petizione perchè questa linea passasse in terza categoria; e noi che cosa obbiettavamo? Noi che volevamo la discrezione; noi i quali desideravamo che non

fosse domandata cosa la quale non potesse essere esaudita; noi osservavamo: esaminate le linee della 4ª categoria d'allora, oggi diventata 3ª... (*Interruzione e mormorio a sinistra*)

VOLLARO. Dove sta il fatto personale?

PRESIDENTE. (*Con forza*) Ma facciano silenzio, li prego. L'onorevole Sella parla per un fatto personale, spiega la condotta che hanno tenuta i deputati dei paesi interessati a questa linea... (*Interruzioni a sinistra*)

È inutile brontolare (*Con forza*), quando ho accordata la facoltà di parlare la mantengo. (Bravo! Benissimo! *a destra*)

SELLA. Noi dicevamo: vi sono nella quarta categoria linee egualmente importanti ed anche più importanti della sotto-alpina, noi non possiamo ammettere che facciate domanda che la sotto-alpina sia trasportata in una categoria superiore a quella in cui sono le linee di eguale importanza. Ora, dacchè tutte queste linee sono passate in terza categoria, lo stesso sentimento di giustizia e di equità che induceva i miei onorevoli colleghi con più autorità e me con minore, a chiedere altra volta che la sotto-alpina fosse collocata in quarta categoria, ci fa chiedere oggi che passi alla terza.

Una seconda dichiarazione personale io debbo fare ed è la seguente. L'onorevole presidente del Consiglio ha dichiarato che ciò che io ed i miei colleghi chiedevamo, era in sostanza di prolungare il termine della costruzione delle altre linee già votate fin qui dalla Camera. No, onorevole Depretis, non è questo il nostro intendimento; creda pure che rimaniamo discreti, discretissimi, noi non intendiamo nuocere

a chicchessia, nè per l'effettuazione delle linee, nè per il tempo in cui possono essere effettuate.

Qui bisogna che c'intendiamo: è un punto abbastanza importante; noi domandiamo semplicemente: dacchè voi fate in terza categoria l'elenco delle linee che, come diceva l'altro ieri l'egregio relatore, hanno un carattere nazionale, includetevi anche la sotto-alpina, nella quale pure voi dovete ravvisare carattere nazionale.

Signori, io non posso essere sospetto in materia ferroviaria. Voi lo sapete che in tutti i tempi io fui favorevole alla costruzione delle ferrovie, anche quando la finanza dello Stato era in condizione cattivissima, e non tutti gli amici miei erano contenti della mia condotta: taluno che oggi accusa voi, accusava altre volte me di far troppo per le ferrovie. Io posso credere preferibile un altro sistema a quello che fu adottato con questa legge, ma tuttavia entrai nell'esame di essa con pensieri propizi. Se ne volete una prova, o signori, rammentatevi che mi sono perfino adattato a votare due linee Eboli-Reggio, piuttosto che non averne nessuna.

Voci a sinistra. Eh! eh! (Rumori)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

SELLA. Ma scusate, io cito questo fatto per dimostrarvi appunto quali siano gli intendimenti dai quali sono mosso.

Io non sono contrario alle ferrovie, e non voglio togliere nulla a chicchessia. Io mi sbaglierò, o signori, chiunque può sbagliare: ma ho questa profonda convinzione che, fatto l'elenco delle ferrovie da costruirsi per ordine d'importanza, la ferrovia

sotto-alpina, con la diramazione Gattinara-Santhea, di cui oggi non fu punto discorso nè dal banco del Ministero, nè da quello della Commissione, malgrado che per Torino sia di somma importanza, debba essere compresa in terza categoria.

Non ho altro da dire.





